IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Komisji Infrastruktury
(nr 196)

■ Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej
(nr 149)

z dnia 26 maja 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 196)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 149)

26 maja 2022 r.

Komisja Infrastruktury oraz Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, rozpatrzyła:

– informację na temat planu zrównoważonej mobilności miejskiej – idea czy rzeczywistość polskich miast.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikami, **Maria Perkuszewska** pełnomocnik ministra infrastruktury ds. planów zrównoważonej mobilności miejskiej, **Paweł Zambrzycki** p.o. wicedyrektor w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Patrycja Ciechańska** starszy specjalista w wydziale w Departamencie Ochrony Powietrza i Polityki Miejskiej Ministerstwa Klimatu i Środowiska, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Agnieszka Jasińska**, **Elżbieta Kessel** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie.

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Witam panie i panów posłów, witam pana ministra Horałę.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia jest rozpatrzenie informacji na temat planu zrównoważonej mobilności miejskiej – idea czy rzeczywistość polskich miast. Prosiłbym o dość zwięzłe zaprezentowanie informacji przez pana ministra Horałę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej Marcin Horała:

Dziękuję. Panowie przewodniczący, szanowni państwo, Wysokie Komisje. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej wpisują się w założenia Komisji Europejskiej do ograniczenia emisji z transportu i osiągnięcia neutralności klimatycznej. Kierunki takiego działania określają unijne strategie, takie jak Europejski Zielony Ład czy Strategia Zrównoważonej Inteligentnej Mobilności.

Kluczową kwestią jest tutaj kompleksowe planowanie transportu, wspomagające proces podejmowania decyzji inwestycyjnych, zapewniające szybką, bezpieczną, komfortową, odporną infrastrukturę miejską. Na szczeblu lokalnym taką rolę pełnią plany zrównoważonej mobilności miejskiej, czyli Sustainable Urban Mobility Plan – skrót SUMP, taki sobie, ale będziemy go dla uproszczenia stosować w dalszym wywodzie – natomiast na poziomie regionalnym i krajowym zintegrowany model ruchu.

Głównym celem SUMP jest polepszenie dostępności obszarów miejskich, zapewnienie wysokiej jakości zrównoważonej mobilności oraz transportu do funkcjonalnego obszaru miejskiego. Część krajów europejskich, na przykład Niemcy, Francja, Austria, opracowują już kolejną generację tych planów, natomiast kraje naszego regionu w perspektywie 2014–2020 również opracowywały SUMP jako warunek projektów unijnych. W przypadku Polski w przeważającej części mówimy o ich pierwszych wersjach czy też

generacjach. W perspektywie 2021–2027 SUMP będzie warunkiem dostępu do środków europejskich dla inwestycji w transport publiczny.

Obecnie trwają negocjacje z Komisją Europejską dotyczące konkretnych wymogów w umowie partnerstwa oraz w programach krajowych i regionalnych. W perspektywie 2021–2027 wymóg posiadania SUMP został zróżnicowany w zależności od wielkości miasta i tak, we wszystkich miastach wojewódzkich oraz miastach położonych w obszarach funkcjonalnych. Przyznanie dofinansowania projektu będzie uzależnione od przyjęcia SUMP, w innych miastach, powyżej 100 tys. oraz położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych, uzależnione od przyjęcia SUMP lub innego dokumentu z okresu planowania transportu miejskiego oraz zobowiązania do przyjęcia SUMP nie później niż do końca 2025 r. W pozostałych miastach możliwe jest zastąpienie SUMP innymi dokumentami z okresu planowania transportu miejskiego, przy czym SUMP będzie preferowany. Te zapisy będą odzwierciedlane w zapisach programów krajowych, regionalnych, które podlegają negocjacjom z Komisją.

Mając to na uwadze, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej od roku 2019 podjęło szereg działań, mających na celu przygotowanie miejskich obszarów funkcjonalnych do opracowania tego rodzaju dokumentów. Uruchomiliśmy bezpłatne wsparcie doradcze w ramach pilotażu SUMP. Od 2019 r. wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury i Centrum Unijnych Projektów Transportowych ten pilotaż jest prowadzony w celu przygotowania miast do opracowywania projektów dobrej jakości SUMP.

W ramach pilotażu świadczone jest bezpłatne wsparcie doradcze ze strony ekspertów na rzecz miast, są prowadzone warsztaty, pomoc w opracowaniu dokumentacji przetargowej na przygotowanie tych planów czy też pomoc w odbiorze opracowanych planów. Udział był otwarty dla wszystkich zainteresowanych i nadal jest dla wszystkich zainteresowanych miast i obszarów funkcjonalnych, czyli również dla tych mniejszych ośrodków, dla których jeszcze w tej perspektywie nie będzie to obowiązkowe. Aktywnymi uczestnikami pilotażu są na ten moment 34 miasta i miejskie obszary funkcjonalne. Oczywiście te materiały są dostępne na dedykowanej stronie: plany.mobilności.pl

Uruchomiliśmy również wsparcie finansowe w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko na lata 2014–2020”. Przeprowadzono nabór konkursowy na dofinansowanie opracowania tychże planów, skierowanych do miast średnich. W wyniku naboru złożono 10 wniosków o dofinansowanie i zakończenie oceny projektów planowane jest w IV kwartale tego roku. W ramach POIiŚ z tej mijającej perspektywy przewidziano również opracowania planów dla drugiej grupy beneficjentów POIiŚ, tj. miast wojewódzkich. Trwa ocena pierwszych złożonych wniosków.

Wsparcie opracowywania SUMP i ich aktualizacja są również przewidziane w kolejnej perspektywie. Powyższe działania mają na celu wsparcie miast w przygotowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej, które, po pierwsze, wypełnią obowiązek niezbędny do otrzymania środków unijnych, ale też będą przede wszystkim niezbędnym, korzystnym, użytecznym narzędziem do osiągania celów, takich jak założone przez Komisję, czyli dobrej komunikacji publicznej, lepszej jakości życia w miastach, lepszego skomunikowania, zmniejszenia emisyjności i tak dalej… To może tyle, tytułem wstępu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Czy strona rządowa jeszcze chce coś dodać? Tak? To proszę również zwięźle. Pani poseł Gill-Piątek jako strona rządowa? Najpierw rząd, potem przystąpimy do dyskusji.

Pełnomocnik ministra infrastruktury ds. planów zrównoważonej mobilności miejskiej Maria Perkuszewska:

Dzień dobry. Witam państwa serdecznie, Maria Perkuszewska, pełnomocnik ministra infrastruktury do spraw planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Tak krótko, w uzupełnieniu do tego, co powiedział już minister Horała. Jeżeli chodzi o plany zrównoważonej mobilności miejskiej, jest to koncepcja, która na poziomie europejskim funkcjonuje już od bardzo wielu lat. Została ona wprowadzona w 2013 r. komunikatem Komisji w sprawie właśnie tych planów. Tak jak wskazał minister Horała, na zachodzie Europy

miasta te plany już od wielu lat przyjmują, już kolejne, trzecie, czwarte generacje tych planów. W naszym regionie też miało to miejsce w poprzedniej perspektywie finansowej.

Jeżeli chodzi o Polskę, SUMP będzie wymogiem dostępu do środków unijnych na projekty miejskie w nowej perspektywie finansowej 2021–2027, ale to też nie znaczy, że polskie miasta to są takie greenfieldy, jeśli chodzi właśnie o SUMP-y, ponieważ wiele miast ma doświadczenia w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

Czemu Komisja Europejska tak bardzo naciska teraz na te SUMP-y? W 2019 r. Europejski Trybunał Obrachunkowy dokonał kontroli w czterech miastach członkowskich, w tym w Polsce, projektów z dziedziny mobilności miejskiej. Po tej kontroli wydał pewne zalecenia, ponieważ stwierdził, że Komisja Europejska przeznacza kilkanaście, kilkadziesiąt miliardów euro na te projekty miejskie, a nie przynoszą one faktycznie żadnych efektów w zakresie przesunięcia modalnego czy ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko. Te zalecenia, które ETO wydał dla Komisji, to było właśnie uzależnienie przyznawania środków unijnych na projekty miejskie od przyjęcia SUMP-ów i zobowiązanie wszystkich węzłów miejskich sieci TEN-T do przyjęcia SUMP-ów w określonej perspektywie.

Chciałabym jeszcze powiedzieć, że wokół planów zrównoważonej mobilności miejskiej też troszkę narosło mitów w naszym kraju, to znaczy, że jeśli miasto podejmuje się opracowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej, to nie znaczy, że ono już o czymś zdecydowało. Opracowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej odbywa się w takim cyklu dwunastu kroków, gdzie zaczyna się od części diagnostycznej, bardzo ukierunkowanej na rozpoznanie tego, co już w mieście jest. Potem przechodzimy do takiego scenariuszowania, zbadania tego, co może stać się na zewnątrz miasta, jakie czynniki makroekonomiczne mogą wpływać na to miasto.

Z tego ma nam wyjść wizja, jak ma wyglądać ta mobilność w danym mieście. Od tej wizji przechodzimy już do konkretnych pakietów działań, do określenia pewnych wskaźników. Zawsze mówimy, że SUMP tak naprawdę nie jest dokumentem, ale takim bardziej procesem. On musi być zawsze dostosowany do konkretnego miasta. To, że miasto podejmuje się opracowania SUMP-u, nie oznacza, że coś już zdecydowało. To dopiero właśnie wyjdzie na podstawie tego całego procesu.

To, co jest najważniejsze w SUMP-ie, to jest tak naprawdę osiem zasad planu zrównoważonej mobilności miejskiej, czyli przede wszystkim objęcie tym planem całego obszaru funkcjonalnego, niezamykanie się wyłącznie w granicach administracyjnych miast. To jest podstawa. Kolejna kwestia to jest współpraca poza granicami instytucjonalnymi, czyli włączenie w to planowanie nie tylko przedstawicieli wydziałów transporotowych, ale też wszystkich innych wydziałów, które mogą mieć w danym mieście znaczenie przy planowaniu transportu.

Bardzo ważnym punktem jest angażowanie mieszkańców i to nie tak, jak zwykle się angażuje, to znaczy, że jest projekt dokumentu i są konsultacje, gdzieś na stronie, można się wypowiedzieć. Na kilku etapach opracowania SUMP-u trzeba się z i mieszkańcami, ale też z innymi organizacjami konsultować.

Trzeba dokonać w ramach diagnozy oceny tego, co już jest w systemie transportowym, żeby wiedzieć, z czego się startuje. Bardzo ważne jest określenie długoterminowej wizji i planu wdrożenia tej wizji. Ta wizja musi odnosić się do wszystkich rodzajów transportu. Odchodzimy od takiego typowego planowania infrastruktury transportu drogowego do planowania środków nie tylko infrastrukturalnych, inwestycyjnych, ale też różnych środków organizacyjnych, promocyjnych. To wszystko musi odnosić się do całości transportu w mieście.

Bardzo ważny jest ten etap monitorowania wdrażania SUMP-u. SUMP to nie może być taki dokument, że został opracowany, odkładamy go na półkę i za kilka lat, jak ktoś będzie tego wymagał, to będziemy go aktualizować. Nie, SUMP to jest taki żywy organizm, który cały czas trwa w procesie, w związku z czym bardzo ważne jest ustalenie monitorowania wdrażania pewnych rozwiązań, przekazanie pewnych odpowiedzialności za wdrażanie pewnych rozwiązań, żeby wszystko to było jasno określone. I bardzo ważne w SUMP-ie jest ostatnia, ósma zasada, czyli zapewnienie jakości, że cały ten proces pewną jakość miał.

Tak jak powiedziałam, wokół SUMP-u jest troszkę mitów, że jak miasto opracowuje SUMP, to nagle wszyscy zaczynają jeździć na rowerze. To też nie jest tak. To wyniknie z pewnej diagnozy. Też nie jest tak, że jak przyjmiemy SUMP, to już w ogóle nie będziemy robić nowych dróg ani robić inwestycji infrastrukturalnych. Po prostu to wszystko musi być bardziej uzasadnione, oparte o tę wizję i o diagnozę.

Jeżeli chodzi o polskie podejście strategiczne, to promocja opracowywania SUMP-ów przez miasta, to jest pierwsze działanie w kategorii interwencji dotyczącej transportu miejskiego, strategii zrównoważonego rozwoju transportu, która została przyjęta przez Radę Ministrów. Też Ministerstwo Infrastruktury prowadzi od wielu lat działania popularyzujące ideę SUMP. Wydaliśmy kilka lat temu taki podręcznik, dotyczący opracowywania SUMP-ów dla polskich miast, organizowaliśmy różne szkolenia w ramach projektów unijnych, takich jak Prosperity. Od 2019 r. współpracujemy bardzo blisko i z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, i z Centrum Unijnych Projektów Transportowych nad projektem pilotażowym. Planujemy też uruchomienie centrum kompetencji w Ministerstwie Infrastruktury, czyli takiego jednego ośrodka, który będzie skupiał wszystkie te działania administracji rządowej i świadczył pewne usługi doradcze dla miast.

Pewne szczegóły dotyczące tego, jak wygląda teraz pilotaż, pewnie przedstawi jeszcze za chwilę dyrektor Lech, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych. W każdym razie to, co powiedział już minister Horała, obecnie 34 miasta uczestniczą w pilotażu, to znaczy pracują z naszym doradcą, który wspiera te miasta w pracach, w kolejnych krokach przechodzenia przez SUMP. Mamy nadzieję, że już za rok te kilkadziesiąt miast przyjmie SUMP i będziemy mogli dalej nad tym tematem pracować.

Jakbyście mieli państwo jakieś pytania, to oczywiście jesteśmy do dyspozycji. Bardzo dziękuję za głos.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Otwieram dyskusję. Pani poseł Gill-Piątek, tak?

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowne Wysokie Komisje, szanowni państwo, szanowny panie ministrze, zrównoważona mobilność miejska to nie jest nowinka, tylko praktyka, która służy nie tylko zmniejszeniu emisyjności, ale też, jak państwo tutaj mówili, warunków środowiskowych, czyli tak naprawdę neutralizacji tego smogu, emisji liniowej, jak również temu, żeby ożywić gospodarkę. W momencie, gdy przywracamy pewnym obszarom w miastach, szczególnie śródmiejskim, taki walor przyjaznej przestrzeni, po której można łatwo poruszać się pieszo, w takim, powiedzmy, dostępnym dystansie, to mamy na to badania, jak i coraz częściej polskie przykłady, że lokalna gospodarka ożywa. Jest to więc szczególne, a nawet kluczowe działanie, planowanie takiej strategii mobilności.

W ostatnich latach zauważam pewne bardzo korzystne zmiany w przepisach, na przykład na początku tej kadencji pracowaliśmy na tym ZRID-em tramwajowym, który był w ustawie kolejowej i który rzeczywiście pozwalał nam wyeliminować tę przykrą praktykę przeznaczania ogromnej ilości funduszy unijnych na budowanie trzypasmowych autostrad z tramwajem, pod pozorem budowania tramwajów. W tej chwili można te rozwiązania robić tak jak na przykład w Katowicach, gdzie tramwaj jedzie po prostu przez rynek, miesza się z ruchem pieszym i nikomu to nie wadzi, wszyscy są bezpieczni. Wpisanie również ciągów rowerowo-pieszych do katalogu celu publicznego trochę dawniej, przy ustawie o rewitalizacji, było takim korzystnym pomysłem.

Z drugiej strony widzimy rozwiązania, które utrudniają tworzenie takich przyjaznych przestrzeni, sprzyjających zmianom w nawykach, jeżeli chodzi o mobilność. Na przykład, wychodzi nagle rozporządzenie, które określa promień ronda tak, że nie da się zaplanować korzystnie przestrzeni publicznej w miastach lub też w momencie, w którym miasto przystępuje – ja jestem z Łodzi – do budowy woonerfu albo choćby takiej ulicy pieszej, jaką widzimy w Ustce, w zrewitalizowanym kawałku miasta i próbuje zniwelować wysokość krawężnika, to nagle się okazuje, że krawężnik musi być, to takie są przepisy.

Trzeba oczywiście uzasadniać odstąpienie od tych przepisów… Natomiast, w związku z tym, że głównym działaniem, jeżeli chodzi o zrównoważoną mobilność, jest zmniejszanie popytu na przemieszczanie się, czyli takie planowanie, nie jak miasta modernistycznego, że tu mamy fabryki, a tu mamy sypialnię i mamy cały dzień korki w tę i w tę, pomiędzy nimi… Chodzi o takie zaplanowanie miasta, żeby na przykład moje dziecko drogę do szkoły mogło pokonać pieszo.

Chciałabym więc zapytać państwa przede wszystkim właśnie o taką współpracę pomiędzy ministerstwami, jak państwo z punktu widzenia, z optyki tej zrównoważonej mobilności, między sobą rozmawiacie i kształtujecie te przepisy. Na sali nie ma przedstawiciela Ministerstwa Rozwoju i Technologii, gdzie powstaje w tej chwili cała, nowa reforma systemu planowania, w której są również standardy urbanistyczne, dzięki którym moglibyśmy osiągnąć takie miasta, które mają dystans pieszy, że nawet do tego samochodu nie trzeba wsiadać.

Z tego, co wiem, na tym etapie te standardy urbanistyczne będą obligatoryjne dla gmin. I chciałam właśnie zapytać, czy przekazali państwo jakieś wnioski, czy pojawiły się jakieś wnioski do tej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Czy państwo, między sobą, co jakiś czas rozmawiają na temat takich przeglądów przepisów, żeby tę mobilność w miastach można było kształtować w bardziej przyjazny mieszkańcom, właściwy sposób? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Są jeszcze jakieś pytania ze strony posłów? Proszę, pan poseł Tomaszewski.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Ja chciałbym zwrócić tutaj uwagę na aspekt pewnej drogi, która została wyznaczona także dzięki instytucjom unijnym. W poprzedniej kadencji unijnej zostało wprowadzone takie narzędzie zintegrowane inwestycje terytorialne, które w zasadzie spowodowały większy zakres współpracy między samorządami, ale niestety wcześniejsze lata wykazywały, że także i w tej części komunikacyjnej samorządy nie za bardzo chciały ze sobą współpracować. Dzisiaj te plany zrównoważonej mobilności miejskiej dadzą chyba większy efekt, bo właściwie jeszcze bardziej spowodują w tej sferze transportu i komunikacji współprace między samorządami.

Moje pytanie łączy się z tym, jak z perspektywy administracji rządowej wygląda ocena, czy też ogląd tej współpracy, bo na szczęście, jak widać, te narzędzia tutaj powstają i ta współpraca będzie się rozwijać. Natomiast, tak jak wspomniała pani poseł, ta współpraca w zakresie gospodarki przestrzennej powinna być bardziej zintensyfikowana po to, aby tworząc te standardy, można było chociażby dochodzić do celu wspólnie, razem.

Podkreślam, że ostatnie lata wykazywały, że samorządy nie za bardzo chciały współpracować, a najbardziej kłopotliwa była współpraca między dużym ośrodkiem miejskim a otaczającymi samorządami wokół, co w efekcie dawało likwidację na przykład linii tramwajowych, które mogły być rozwijane. Do nich się powraca, ale wskazuję na ten ważny aspekt zintegrowanego działania tych samorządów wokół wspólnego przedsięwzięcia, także inwestycyjnego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Pan poseł Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, podobnie jak mówiąca przede mną posłanka Hanna Gill-Piątek, bardzo się cieszę, że temat zrównoważonej mobilności jest przedmiotem dyskusji w Komisji. Również uważam, że nie jest to nowinka, to nie jest widzimisię, tylko to jest kwestia po prostu nowoczesnego rozwoju miejskiego, regionalnego i nie tylko. To jest po prostu przyszłość i tego rodzaju polityka powinna być wspierana, również przed administrację na szczeblu rządowym.

Cieszę się, ale mam pytanie, czy ten program w najbliższym czasie, program zrównoważonej mobilności, tego wsparcia, czy ma plany, żeby był poszerzany, powiększany,

bo z tego, co rozumiem, 8 mln zł na te trzydzieści kilka gmin nie wydaje się jakąś wygórowaną stawką. W jaki sposób takie niewielkie koszty miały przyczynić się do jakiejś realnej zmiany w tych obszarach? Czy jest tu szansa na zwiększenie tego budżetu? Dalej mam oczywiście pytanie co do konkretów. Jeśli mówimy o zrównoważonej mobilności, trudno nie wspominać transportu rowerowego, więc jak w tych planach miałby być on uwzględniony. Jak te plany miały przyczynić się do zmniejszenia wykluczenia komunikacyjnego?

Ostatnie pytanie. W jaki sposób walka ze zmianami klimatycznymi, z emisjami miałaby zostać uwzględniona? W jaki sposób ministerstwo planuje poruszyć ten wątek i zachęcić mieszkańców z przesiadania się z samochodów w alternatywne środki transportu – transport publiczny, wcześniej wspomniany rower. Czy pojawią się tu jakieś sugestie, wątki, dotyczące fotowoltaiki i innych OZE? Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Adam Śnieżek (PiS):

Szanowny panie ministrze, szanowni państwo, chciałbym zapytać, jak plan zrównoważonej mobilności miejskiej wpłynął na rozwój i zakupy nowych środków transportu. Jakie rodzaje pojazdów w najbliższych latach są tam przewidywane do użytku? Jak dotychczasowe plany, zarówno na zachodzie Europy, jak i u nas w Polsce, jaki kierunek wytyczają? Jakiego wyglądu transportu miejskiego w najbliższym dziesięcioleciu możemy się spodziewać? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Nie widzę więcej zgłoszeń. Proszę pana ministra bądź przedstawicieli rządu o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Dziękuję. Państwo posłowie byli gotowi poruszyć bardzo szerokie tematy, daleko wykraczające poza ścisłą kwestię, dosyć proceduralną, czyli przygotowanie zrównoważonej mobilności miejskiej. Postaram się odnieść do postawionych tu tez.

Po pierwsze, cieszę się, że mniej więcej rząd, ministerstwa i państwo posłowie z różnych opcji politycznych z grubsza idziemy w tym samym kierunku, podobnie definiujemy problemy, jakie są, rozwiązania, choć oczywiście diabeł tkwi w szczegółach i w tych szczegółach pewnie przyjdzie nam się choć trochę różnić. Będzie pewnie w najbliższych latach dyskusja, jakimi sposobami, metodami, konkretnymi rozwiązaniami określać cele, jakie są w gruncie rzeczy wspólne.

Cały obszar poruszony w wypowiedziach, zwłaszcza pani poseł, dotyczący zagospodarowania przestrzennego, które jest absolutnie kluczowe i wykracza to poza plany zrównoważonej mobilności miejskiej… Jest to niezwykle ważne pytanie o to, jak toczą się te prace w Ministerstwie Rozwoju i Technologii. One się toczą. Jest to współpraca na poziomie takim roboczym, nieformalnym. Urzędnicy z różnych instytucji zaangażowanych w to spotykają się w ministerstwie i są to na bieżąco przekazywane informacje i doświadczenia.

Drugi etap to będzie etap formalny. Od uzgodnień przed wpisem w zespole programowania prac rządu, potem etap konsultacji między resortowych i nie tylko międzyresortowych, bo tu oczywiście absolutnie kluczowa będzie współpraca z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, konsultacje społeczne… Jednak co do szczegółów tych prac to już pewnie należałoby zwołać oddzielne posiedzenie, na którym przedstawiciele Ministerstwa Rozwoju by je zreferowali, jeżeli tak bardzo szczegółowo chcieli państwo wiedzieć. Ja tylko mogę zapewnić, bo takie było pytanie, że tak, ta współpraca również na takim nieformalnym, roboczym poziomie, przed etapem formalnych konsultacji międzyresortowych następuje.

Pytanie dotyczące współpracy samorządów to oczywiście duży problem, który dostrzegamy od lat, nawet, powiedziałbym, paradoks w debacie publicznej. Z jednej strony

już od dawna mamy dosyć dobre oprzyrządowanie ze strony prawnej do dobrowolnej współpracy samorządów, w postaci na przykład związków komunalnych i nie tylko. A mimo to jest też duże ciśnienie, mówiąc kolokwialnie, za co przepraszam, w dyskursie na samorządy, żeby jeszcze to doregulować. Tak jak mówię, to jest pewnym paradoksem, bo zazwyczaj samorządy chcą mieć więcej uprawnień i żeby władza publiczna w nie nie ingerowała, ale w wymiarze tej współpracy to by tak czasem chciały, żeby zaingerowała i trochę bardziej, że tak powiem, oporne samorządy w postaci na przykład różnych ustaw metropolitalnych czy innego tego rodzaju rozwiązań na poziomie przymusiła. Nic nie stoi na przeszkodzie, żeby wówczas na zasadzie pełnej dobrowolności… i wtedy każda jednostka ma swoiste prawo weta i z takiej współpracy może się wypisać.

Myślę też, że już wszyscy doszliśmy do konkluzji, że zasada pomocniczości nie zawsze oznacza maksymalną decentralizację kompetencji. Zasada pomocniczości mówi, że pewne sprawy czy kompetencje powinny być na tym poziomie, na którym najlepiej będą rozwiązane. Na przykład taka prawie że totalna decentralizacja kompetencji w kontekście zagospodarowania przestrzennego, delikatnie mówiąc, pokazała również swoje złe strony. To, że tym twardym uregulowaniem jest miejscowy plan zagospodarowania, który można na poziomie gminy czy miasta na prawach powiatu bardzo dowolnie kształtować i to najczęściej jest ten problem, o którym wspominał pan poseł, że nawet miasta, prowadzące racjonalnie politykę zagospodarowania przestrzennego, na przykład pilnujące, aby nie następowało rozlewanie się miasta, była zwarta zabudowa, była odpowiednia infrastruktura… No cóż z tego, że prowadzi taką politykę, jeśli sąsiadująca z nim gmina wiejska może przeznaczać jak najwięcej terenów pod zabudowę, mówiąc, bez ładu i składu. Tam deweloperzy oferują nowe osiedla bez komunikacji, które ciążą do miasta wszelkie koszty. Infrastruktura, usługi społeczne itd. są po stronie miasta, a wpływy z podatków, z powodu zameldowania – po stronie sąsiedniej gminy. To tylko przykład takiego zjawiska, którego ta bardzo daleko idąca kwestia deregulacji zagospodarowania przestrzennego… już nie wspominając o tym, że nadal w niektórych samorządach jest duża niechęć do uchwalania miejscowych planów, a przynajmniej ten proces idzie powolnie i zabudowa na zasadzie decyzji o warunkach zabudowy…

Powiem anegdotycznie, bo sam byłem radnym przez kilka kadencji. U mnie w mieście powstał w ramach tego chyba pierwszy w Polsce mieszkalny dyskont. Trzeba było zbudować dyskont w osiedlu, gdzie nijak nie dało się tego uzasadnić na zasadzie dobrego sąsiedztwa, bo mieszkaniowe, więc decyzja o warunkach zabudowy jest na zabudowę mieszkaniową z parterową częścią handlową. Z zewnątrz byście państwo powiedzieli, że to dyskont jak każdy inny, ale jest tam w środku mieszkanie, oczywiście niezamieszkałe i dzięki temu można było taką zabudowę przeprowadzić.

To pytanie także do państwa, skoro tak szeroko dyskutujecie, bo to jest kwestia, która na przykład pojawia się przy okazji nowelizacji prawa lotniczego, nad którym z kolei pracujemy w Ministerstwie Infrastruktury. Czy byłaby wola i zgoda, aby wprowadzać obowiązki dotyczące wprowadzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i jakieś konsekwencje wynikające z nieuchwalenia? W bardzo niewielkim stopniu taki obowiązek przewiduje teraz właśnie prawo lotnicze, gdzie samorząd ma obowiązek uchwalić miejscowy plan zgodny z planem generalnym lotniska dla terenów dookoła lotniska i nie ma żadnych sankcji ani konsekwencji, jeśli po prostu sobie nie uchwali. Nie uchwali i nic się nie dzieje, tego planu nie ma.

To jest pytanie do państwa, czy jest zgoda, czy aby iść w tym kierunku, jakieś obowiązki i konsekwencje dla jednostki samorządu, wynikające z niedochowania obowiązku, w jakiejś perspektywie czasowej uchwalania miejscowego planu… Umówmy się, że zagospodarowanie na podstawie miejscowego planu zawsze będzie lepsze. To już jest pewna procedura, ona ma swoje wymogi, etap konsultacyjny, to już zawsze lepiej wygląda, jest lepiej urbanistycznie dopracowana niż taka chaotyczna zabudowa na DWZ.

Kolejne pytanie pana posła, który obawiał się, że te 8 mln to jest mało. Chciałbym tutaj jasno podkreślić: to nie jest 8 mln na budowę systemów zrównoważonej mobilności miejskiej, na inwestycję w infrastrukturę, na zakup taboru. To jest 8 mln na szkolenia i pilotaże, którymi pomagamy samorządowcom, w jaki sposób te kwestie opracowywać. To tylko na te kwestie proceduralne, więc z tego punktu widzenia uważam, że to nie

jest aż tak mało, bo mówimy tu o środkach, które mają zapewnić to wsparcie tę pomoc, naukę i też później analizę praktyki, jak te plany są uchwalane. Natomiast środki na realizację tych planów, czyli na inwestycje, które będą w nich zakotwiczone czy przewidziane, są oczywiście dużo większe. Są to środki z różnego rodzaju programów infrastrukturalnych, z POIiŚ w poprzedniej perspektywie, FEnIKS-a w nowej. Są to środki idące w miliardy. Chodzi tylko o to, aby było formalne oprzyrządowanie na poziomie formalnoprawnym, na poziomie planistycznym, aby te inwestycje, środki wpisywały się w cele, które zostały zdiagnozowane i opracowane w takich dokumentach planistycznych, jak chociażby wspominane tu SUMP-y.

Dlatego te wszystkie kwestie, o których pan poseł wspominał – transport rowerowy, walka z wykluczeniem komunikacyjnym, walka zwłaszcza ze zmianami klimatycznymi – to wszystko to są zdefiniowane na poziomie europejskim cele, do których dążyć mają te dokumenty. Natomiast naszym zadaniem jest pomóc samorządom je opracować, pomóc, aby spełniały one te kryteria formalne, były procedowane tak jak trzeba. Natomiast co do treści, to są to już decyzje poszczególnych władz samorządowych, w jaki sposób dla swojego miasta, gminy czy miasta na prawach powiatu przewidują te akcenty rozłożyć, na co bardziej postawić, a na co mniej, o ile to się mieści w tych granicach zarysowanych przez Komisję.

Było pytanie, jak obserwujemy wyniki. To znaczy, jak oceniamy wyniki tych planów, które do tej pory toczą się… No, jak w życiu. Są pewnie plany lepsze, są plany gorsze, trochę też nie naszą rolą jest oceniać znów od strony merytorycznej, bo pewne opinie można mieć i nawet się z nimi nie zgadzać. No to jest ewidentnie właśnie decyzja samorządów, władzy lokalnej. Poruszamy się w tym założeniu, że to mieszkańcy tę władzę lokalną wybierają. Władza lokalna decyduje, w jaki sposób zaplanować. Naszym zadaniem jest dopomóc, żeby to było zgodnie formalnie i zgodnie z określonymi zasadami. Natomiast nie naszą rolą jest oceniać merytorycznie, czy są to plany naszym zdaniem słuszne, czy niesłuszne, dobre, czy niedobre co do swojej istotowej treści, o ile mieszczą się w tych ramach określonych przez Komisję.

Generalnie rzecz biorąc, bo było też takie pytanie, czy przewidujemy zachęty, czy będziemy zachęcać, czy w jaki sposób będą się one… Myślę, że tutaj doświadczenie i wynikające z całego szeregu innych tego rodzaju obowiązków, zachęta jest jedna – te środki unijne, które będzie można pozyskiwać. Te wymogi powodują, że aby w tej nowej perspektywie pozyskać te środki, o których mówiłem, w zależności od wielkości miasta, coraz dalej, coraz szerzej będzie szedł ten obowiązek uchwalania tego rodzaju planów, aby móc pozyskiwać środki na inicjatywy związane z rozwojem transportu. Chyba nie ma większej zachęty. Miasta, samorządy chcą pozyskiwać środki, przeprowadzać te inwestycje, w sposób naturalny będą chciały, no i nie ukrywajmy, trochę musiały te plany przyjmować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Ostatnie zdanie pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Szanowny panie ministrze, szanowne panie dyrektor, dobrze tytułuję? Pełnomocniczki, tak?

Sekretarz stanu w MFiPR Marcin Horała:

Dyrektor nie jest obraźliwe.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Ja bym bardzo prosiła w takim razie, tak już poważnie, żeby ten kontakt nieformalny czy potem formalny na etapie uzgodnień był jednak podtrzymywany, bo mamy niezwykłą szansę wpisać do tego systemu planowania przestrzennego pewne bardzo proste czasami ułatwienia, które ułatwiłyby później miastom pisanie i realizację tych planów mobilności miejskiej. Wydaje mi się, że jeżeli będzie oczywiście potrzeba, państwo prowadzą pilotaże, ja w takich pilotażach pracowałam przed tym, jak zostałam wybrana do Sejmu, więc wiem, że bardzo często w samorządach jest ogromnie dużo wiedzy na temat takich barier.

Myślę, że dobrze by było zrobić spotkanie, żeby pozbierać takie doświadczenia. Czy zrobią to państwo w ministerstwie, czy może zaproszę na swój zespół parlamentarny zespół do spraw miast – w różnej formie możemy to zrobić. Natomiast wydaje mi się, że teraz właśnie jest szansa, bo w czerwcu zdaje się jest ten termin… Czyli mamy miesiąc tak naprawdę, żeby nowy projekt reformy planowania wyszedł z ministerstwa, żebyśmy wprowadzili tam jeszcze takie zmiany, jakie będą tam konieczne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Nie widzę więcej… pani poseł Chmiel jeszcze.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Szanowni państwo, słucham tego, tej dyskusji i mówicie państwo rzeczy, przepraszam, nie chcę być niegrzeczna, ogólnie słuszne. Od lat się dyskutuje o piętnastominutowych miastach, czyli dostępności dla każdego w ciągu 15 minut do podstawowych usług. To jest bardzo dobra urbanistyka, która lata temu, jeszcze w poprzednim systemie była wdrażana i w tej chwili jest ona kopiowana.

To, co mówicie, to są rzeczy oczywiste i wszystkie plany zagospodarowania przestrzennego, na przykład u nas w Gdańsku, są robione właśnie z poczuciem tego piętnastominutowego miasta. Od dawna urbaniści dyskutują. To, że będziemy to wdrażać, jest tak oczywiste, że nie wyobrażam sobie inaczej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Nie widzę więcej zgłoszeń. Zamykam posiedzenie Komisji.